TREŚĆ NUMERU: „Na pełnym gazie“, „Trochę uwagi i... rozwagi“, „Potęga lotnicza Niemiec“, „Pan płaci złotego“, „General Motors w Polsce“, „Wypadki i zdarzenia“ i t. d.

# TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

AUTOLOT

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 25 Wrzesień 1928 r. | Nr. 15.

# NA PEŁNYM GAZIE!

## Zawody na „kamiennych drogach“. Echa z Semmering'u.

W północnej Francji, w pobliżu Lille istnieje ciekawy obwód szos, na którym każdej jesieni urządzane są wyścigi samochodowe i motocyklowe. Tor ten tem się odróżnia od innych, że nawierzchnia jego zbudowana jest nie z asfaltu i nie jako zwykła szosa, ale wykonaną została z grubej kostki kamiennej. Skutkiem tego na torze powyższym nie można rozwijać dużych szybkości, gdyż nie jest on zbyt gładkim. Tem niemniej wyścigi na nim urządzane cieszą się znacznem zainteresowaniem, gdyż są ciekawym probierzem wytrzymałości samochodów na nierówności drogi przy dużej szybkości.

W tym roku zawody na „*kamiennych drogach*", jak je nazywają Francuzi, odbyły się w dniach 15 i 16 września. Pierwszy dzień poświęcony został na bieg motocykli, który trwał trzy godziny, w drugim zaś dniu rozegrany został sześciogodzinny wyścig samochodów sportowych i wyścigowych.



Uroczysty akt poświęcenia 22-ej fabryki montażowej General Motors Co.

W zawodach motocykli pierwsze miejsce zdobył belgijski jeździec *Dementer* na maszynie Rush 500 cm³. Przebył on w ciągu trzech godzin dystans 273 klm., *rozwijając rekordową szybkość średnią 91 klm. na godz.* W pozostałych kategorjach zwyciężyli: *Sourdot* na Monet Goyon 175 cm³. *z szybkością 75 klm. na godz.*, *Renaud* na Clement Gladiator 250 cm³. *z szybością 81 klm. na godz.*, *Breslau* na A. J. S. 350 cm³. *z szybkością 87 klm. na godz.*, *Cheret* na Austral 350 cm³. z wózkiem *z szybkością 40 klm. na godz.*, *Cretier* na Raleigh 600 cm³. z wózkiem *z szybkością 72 klm. na godz.*, *Sandford* na cyclecarze (trzykołówce) Sandford 1100 cm³. *z szybkością 74 klm, na godz.*, *Caron* na samochodziku Peugeot 750 cm³. *z szybkością 67,5 klm. na godz.* i *Dore* na samochodziku La Licorne 1100 cm³. *z szybkością 81 klm. na godz.*

Bieg samochodów prowadził nieprzerwanie od samego startu kierowca *Lefranc* na samochodzie wyścigowym Bugatti, niestety jednak tuż przed końcem wyścigu był zmuszony się zatrzymać i został wyminięty przez Iwanowskiego, który na sportowym samochodzie Alfa Romeo 1500 cm³. wspaniałym finiszem zdobył pierwsze miejsce. *Zwycięsca przebył w ciągu sześciu godzin dystans 578 klm.*, rozwijając rekordową szybkość średnią 96,5 klm. na godz.

W pozostałych kategorjach pierwsze miejsce zdobyli:

a) samochody wyścigowe:

5000 cm³: Stoffel (Chrysler) szybkość 91 klm|g — 3000 cm³: Lefranc (Bugatti) szybkość 96 klm|g — 2000 cm³: Liagre (Bugatti) szybkość 93 klm|g 1500 cm³: Tersen (Bugatti) szybkość 87 klm|g — 1100 cm³: Trennet (B. N. C.) szybkość 83 klm|g

b) samochody sportowe

3000 cm³: Bonne (Omega Six) szybkość 88 klm|g — 2000 cm³: Andre (Georges Irat) szybkość 78 klm|g — 1100 cm³: Gabriel (Aries) szybkość 86 klm|g

* * *

W niedzielę 16 września odbyły się klasyczne wyścigi górskie na słynnem wzniesieniu Semmering, leżącem na drodze z Wiednia do Gratzu. Dystans wynosił 10 kilometrów, *Najlepszy czas dnia* uzyskał doskonały kierowca niemiecki *Rudolf Caracciola* na ośmiolitrowym samochodzie wyścigowym Mercedes-Benz. wyrównywując swój własny rekord *w czasie 6 m. 40,79 sek.* Samochody Mercedes-Benz zwyciężyły również w klasie sportowej i turystycznej. *W klasie motocykli* najlepszy *czas 7 m. 17,97 s.*, uzyskał *Schneeweiss* na maszynie Harley Dawidson 350 cm³. *M. Krynicki.*

# TROCHĘ UWAGI i... ROZWAGI.

*Umieszczając nadesłany nam poniżej artykuł p. W. Modzelewskiego w sprawie Międz. Wyścig. Mot. w Grudziądzu, mamy nadzieję, że w tej sprawie zabieramy głos poraz ostatni i że w roku nast. wyścigi te odbędą się na nowym torze i w atmosferze prawdziwego ładu i koleżeństwa sportowego.*

*REDAKCJA.*

Największe zawody motocyklowe obecnego sezonu—Grand Prix i Mistrzostwo Polski— już poza nami.

Ostra *krytyka* w prasie, szereg nieporozumień na miejscu podczas wyścigów, szereg niezadowoleń, żalów, pretensji, podejrzeń pomiędzy zawodnikami i jeszcze po dzień dzisiejszy namiętne dysputy w klubach i kółkach motocyklistów. Jak zawsze, jak po każdych dużych zawodach!...

Przyznam się otwarcie, że gdy wprost z zagranicy przyjechałem do Grudziądza i o g. 5,30 pp. (t. j. przy kończącym się wyścigu) znalazłem się na szosie, to mnie,—pardon le mot,—djabli wzięli na widok kochanej publiczki grudziądzkiej, spacerującej i jeżdżącej najspokojniej po szosie na rowerach, a nawet motocyklach (*ci ostatni w klubowych czapkach!*) i tego, co się działo na mecie.

Dzisiaj jednak, rozważając spokojnie to wszystko, pozwalam sobie prosić oburzonych *„bałaganem"* czytelników o trochę uwagi i rozwagi.

Przedewszystkiem co do organizacji: przyznaje, że Klub Motocyklistów w Grudziądzu *nie zrobił wszystkiego*, co można było zrobić —nie wykorzystał należycie uprzejmej pomocy, zaofiarowanej przez wojsko, nie wystarał się o dostateczną ilość policji, nie zabezpieczył należycie trybuny chronometrażystów i t. d. i t. d. wszystko to już było w prasie.

Ale... ale proszę nie zapominać, że klub ten liczy wszystkiego 30 członków, z których część stawała do wyścigów, część pomagała startującym przyjaciołom tak, że jak zwykle cała robota spadła na barki paru ludzi a przedewszystkiem na barki sekretarza *p. Jakubowskiego*, któremu wszyscy wymyślali, zgłaszali pretensje, żale i t. d.

Dalej proszę nie zapominać, że klub ten rozporządzał b. skromnymi funduszami (może mieli ze 200 zł. w kasie), a Zarząd Polskiego Związku motocyklowego niewiele mógł na to pomóc, bo... nie miał funduszy.

Pech jeszcze chciał, że mjr. Łodziński, który wraz pp. oficerami jechał z Warszawy dla objęcia chronometrażu, miał coś z 5 „nawaleń gum" w samochodzie i przez to spóźnił się na start.

Co można podnieść tylko z ubolewaniem, to fakt, że z pomiędzy licznych wycieczek motocyklowych, które zjechały się z całego kraju, *nikt nie poczuwał się do obowiązku dopomóc* organizatorom.

Jaki stąd wniosek?

Nie robić zawodów?

Zadawalniać się imprezami lokalnemi?

Nigdy!!!

Ci co byli w Grudziądzu przyznają, że takich zawodów, takich emocji sportowych nie widzieli i nie mieli w całej Polsce, a może i w wielu wypadkach zagranicą.

Trzeba mieć tylko tor (za szumne wyrażenie—poprostu dobrą szosę) gdzieś pod Warszawą, w siedzibie mocnych organizacji, a wtedy tych wszystkich niespodzianek i przykrości nie będzie.

Tutaj niestety nie można znaleźć „urzędu", któryby wziął tę sprawę do serca i któryby nie patrzył na motocyklistów jak na coś, co nie potrzebnie czas zabiera i przeszkadza zajmowaniu się *„prawdziwym sportem"*

To samo zdaje się będą mogli powiedzieć automobiliści.

Dalej niezbędny jest elektryczny chronometr, ale to „coś" kosztuje około *8000 zł.*, a na taką sumę nie stać żadną organizację motocyklową w Polsce.

Tyle o organizacji...

Rozważmy wyniki sportowe.

Pozwolę sobie zwrócić przedewszystkiem uwagę na tor w Grudziądzu, niestety nie mogę podać jego planu, gdyż ugrzązł gdzieś w wędrówkach po urzędach.

Jest to nieregularny trójkąt o bokach 4,4 i 2 km.—razem 10 km. 8 wiraży z czego 3 pod kątem ostrym. Wiraże płaskie i jak zwykle z *„piaseczkiem"*. Droga w połowie szerokości, szosa—połowa miękka.

Na tym obwodzie osiągnięto rezultaty, podane w prasie, nie chcę więc ich powtarzać. Zwracam uwagę tylko, *że najlepsze okrążenie* t. j. 10 klm. zrobiono w 5 m. 7 sek. t. j. 117,26 km. na godz. *najlepszy czas dnia* 300 km. w 3 g. 37 m. 7 sek., t, j. średnio 82,9 km. na godz. Proszę pamiętać, że to jest średnia z 300 klm.

Mistrz Polski w klasie 175 cm.³, p. Wargin przejechał 240 km. w 3 godz. 39 m. 34 sek., t. j. średnio z szybkością 65,5 km. na godz. Mistrz Polski w kl. 350, 500 i 1000 cm.³ p. Poschadel na A. J. S. 350 cm.³ przejechał 300 km. w 3 godz. 45 m. 2 sek., t. j. średnio z szybkością 80 km. na godz. Te rezultaty same mówią za siebie.

Dla porównania przytoczę rezultaty z roku ubiegłego: w klasie 250 cm.3 p. Rychter na Puch, 250 km. przejechał w 4 godz. 09 m. 50 sek. w kl. 350 cm.3. Koszczyński na Cotton 350 cm.3, 250 km. przejechał w 3 g. 14 m. 03 sek. *najlepsze okrążenie* zrobił Preus na Harley Davidshon, 1000 cm.3 w 5 m. 40 sek.

Wszystkie więc czasy w r. b. zostały poprawione.

Na zakończenie muszę podkreślić z całym naciskiem, że komisarze sportowi wyścigu, wobec szeregu wątpliwości, jakie powstały głównie z powodu różnych pogłosek, *lansowanych* przez obserwatorów wyścigów, skrupulatnie sprawdzali cały materjał, przedstawiony przez komisarzy drogowych, komisarzy technicznych i chronometrażystów i że wynikające stąd wątpliwości zostały wyjaśnione. Dalej stwierdzono, że żadnych reklamacji ze strony zawodników, lub funkcjonarjuszy wyścigów nie było i na tej zasadzie po przeszło 5-ciogodzinnej pracy został bez zastrzeżeń podpisany protokół komisarzy sportowych (t. j. jury) przez przedstawicieli klubów: Union z Łodzi, Wielkopolskiego Klubu Motocyklowego w Poznaniu, Klubu Motocyklowego z Grudziądza i Danciger Motoren Club.

* * *

Do następnych „Grand Prix i Mistrzostwa Polski" mamy rok czasu. Rok ten musimy wykorzystać na wyszukanie odpowiedniego toru.

Z radością można powitać apel „Autolotu", wzywający do składania na ten cel.

Niniejszym deklaruję na budowę toru 20 zł. i wyzywam p. *kpt. Mańczaka* z Poznania do kontynuowania. Jednocześnie musimy domagać się od naszych władz państwowych pomocy w tym kierunku i miejmy nadzieję, że tym razem wołanie nie pozostanie bez echa.

*Wiesław Modzelewski.*

# Świat motocyklowy.

## Zjazd gwiaździsty.

W niedzielę ubiegłą t. j. 23 września odbył się w Łodzi motocyklowy zjazd gwiaździsty urządzany przez sekcję motocyklową Stow. Sport. — Union.

Brało udział 41 zawodników z różnych miast Polski, z których 13 przybyło w przepisanym czasie.

Pierwsze miejsce przyznano p. *R. Czaplickiemu* z P. K. M. — Warszawa, który na mot. Indjan przebył 350 km. przyczem zdobył 52.5 punktów dodatnich, — drugim był — *A. Koss* z Stow. Sport. Union — Łódź, na motocyklu B.S.A., który przebył 340,8 km. osiągając 52,4 punktów dodatnich — trzecim — *Stefański* z Stow. Sport. Union — Łódź na motocyklu B.S.A. — przebył 340,9 km. osiągając 48,65 punktów dodatnich, — czwarty *Łapin* z K. M. Grudziądz na F. N. przebył 323.3 km. osiągając 47,2 punkty dodatnie, — piąty — *H. Bukley* z K. S. Zgierz na motocyklu Nev-Imperial przebył 326.6 km. osiągając 46,59 punktów dodatnich.

# Potęga lotnicza Niemiec.

Tak dużo pisze się u nas na temat lotnictwa niemieckiego, że zdawało by się, iż temat ten jest już dokładnie wszystkim znany. Artykuł jednak, który mamy przed oczyma pod tytułem: *„L'essor prodigieux de l'aviation allemande"* pióra b. gubernatora wojskowego Strasbourga, generała d'Armau de Poydraguin, przynosi tyle interesujących szczegółów, że nie od rzeczy będzie przytoczyć go w streszczeniu:

W roku 1806 Napoleon zabronił Prusom utrzymywania armji, liczącej ponad 30.000 ludzi. Wiemy jednak, jak generał Scharnhorst potrafił obejść ograniczenia i szkoląc corocznie 30.000 rekrutów, w r. 1814 postawił cały naród niemiecki pod bronią.

To samo dzieje się dzisiaj z lotnictwem niemieckim. Gdy pokój wersalski zabronił Niemcom utrzymywania lotnictwa wojskowego, rozwijają one swe lotnictwo handlowe w każdej chwili mogące się zamienić w instrument wojny. Niemcy opierają swą potęgę lotniczą na trzech elementach: liczne linje i porty lotnicze doskonale wyposażone, świetny sprzęt lotniczy (samoloty i silniki), samoloty odporne i silne, dające się w każdej chwili zamienić w aparaty bojowe. Niemieckie Tow. komunikacji powietrznej, t. zw. Luft Hansa, zajmuje się następującemi kategorjami linji lotniczych: 1) linje krajowe dług. do 500 klm., 2) linje łączące Niemcy z większością stolic Europy dług. do 1000 klm., (zarówno na jedne jak i na drugie Niemcy posiadają własny swój sprzęt lotniczy potrzebny do eksploatacji), 3) wielkie linje łączące części świata, a) lądowe o dług. 10.000 klm., łączące Europę z Dalekim Wschodem, b) morskie o dług. 6-12.000 klm. łączące Europę z Ameryką. Linje te uruchomione będą w najbliższym czasie i obecnie Niemcy czynią ostatnie próby z potrzebnym do eksploatacji sprzętem lotniczym. W chwili obecnej Luft Hansa obsługuje regularnie 54 linje o sieci 26.200 klm. W porównaniu z r. 1926 w roku 1927 sieć powiększyła się o 6.000 klm., ilość przelecianych kilometrów z 6.000.000 wzrosła na 9.000.000 zaś ilość obsługiwanych portów lotniczych z 72 na 92. Poza linjami dziennemi posiadają Niemcy linję powietrzną obsługiwaną nocą Berlin-Królewiec-Moskwa, przyczem jeszcze w b. roku ma powstać druga taka linja Berlin-Hannover, by potem została przedłużona do Amsterdamu, Kolonji i Paryża.

Olbrzymia organizacja lotnictwa niemieckiego musi pociągać naturalnie za sobą olbrzymie koszty. W roku 1927 wydatki eksploatacyjne Luft Hansy wyniosły 30.000.000 mk. zł., z których 23 i pół miljona pokryte zostały przez subwencje państwowe. W budżecie niemieckim państwowym znajdujemy bardzo ciekawe cyfry:

| | |
|---|---|
| wystawy i konkursy | 2.000.000.- mk. zł. |
| służba meteorologiczna | 1.800.000.- „ „ |
| studja techniczne i ekon. | 19.500.000.- „ „ |
| instytut doświadczalny w Adlershofie i Getyndze | 4.650.000.- „ „ |
| subwencje dla tow. kom. powietrznej | 20.000.000.- „ „ |
| bezpieczeństwo | 1.700.000.- „ „ |
| szkoły pilotów i zawody | 4.700.000.- „ „ |

Podkreślić się godzi, że z ogólnej sumy budżetowej prawie połowa przeznaczona jest na studja techniczne i ekonomiczne, które niewątpliwie wydadzą olbrzymie owoce w przyszłości. W powyższym budżecie nie są uwzględnione subwencje krajów, miast izb handlowych i t. d., które są również bardzo poważne.

Przyszłość lotnictwa niemieckiego, jak widzimy, jest bardzo hojnie zabezpieczona i oparta ją na naukowych podstawach. *Potęga lotnicza* Niemiec nie ogranicza się jednak bynajmniej jedynie tylko do organizowania portów i linji lotniczych, olbrzymio rozwinięty jest przemysł lotniczy (Niemcy posiadają *29 fabryk samolotów i 15 fabryk silników lotniczych* przyp. Redakcji) a pozatem intensywna propaganda w szkołach, prasie, świetnie zorganizowane szkoły pilotów, mechaników, radjotelegrafistów i bardzo rozwinięty sport lotniczy dopełniają groźnej całości.

*F. N.*

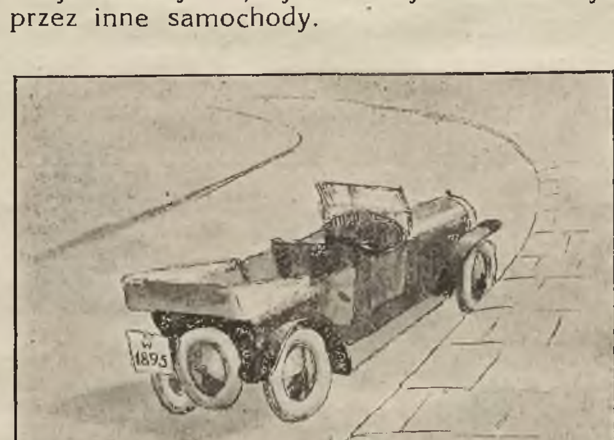
# Pan płaci złotego...

*Drogi Kierowco*, który przeszedłeś już piekło egzaminu na prawo jazdy, zgasiwszy w czasie jazdy trzy razy silnik, wjechawszy trzy razy na chodnik i stuknąwszy zlekka latarnię magistracką! Nie myśl, żeś uzyskał już pozwolenie na jazdę, o nie! To nowiutkie, niepogniecione jeszcze prawo kierowania jest dopiero pozwoleniem na samodzielne płacenie kar za nieprzepisową jazdę... I dlatego nie waż się, miły Czytelniku wyjeżdżać na ulice miasta bez odpowiedniej ilości pojedyńczych monet złotowych, gdyż nie będziesz miał możności uiścić mandatu karnego, który przekorny policjant wyznaczy Ci za przejechanie na lewą stronę, za brak świateł, za... i t. d.

Aby Cię, kochany Rycerzu benzynowy, ustrzec od wstydu i narażenia na szwank kieszeni, podam kilka rad, jak należy jeździć po mieście i po szosach. Będą to oczywiście rzeczy proste i jasne dla każdego starego kierowcy, lecz mogą się przydać t. zw. *„pisklętom samochodowym"*, których wszak sama Warszawa wypuszcza około 500 miesięcznie.

A więc uwaga!

Jeżeli chcesz, by nie mieli Cię za młodziaka, nie stawiaj swej maszyny na środku jazdni lecz podjeżdżaj dokładnie blisko prawego chodnika, by nie zabierać niepotrzebnie miejsca innym i, by nie być zawadzonym przez inne samochody.



Przykład złego ustawienia samochodu.



Jadąc, omijaj *„dziury magistrackie"*, kamienie, szkło i nie ryzykuj całości opon i resorów.

Nie śpij za sterem i patrz nietylko przed siebie, ale i na boki, oraz obserwuj w lusterku, co się dzieje za tobą. Bądź przygotowany na każdą niespodziankę; na to, że ktoś wyskoczy z bramy, czy sklepu na jezdnię; że jakieś dziecko pobiegnie za uciekającą piłką na środek jezdni; że wkońcu przechodzące przez jezdnię jakieś piękne warszawianki, zamiast zrobić do Ciebie *„oko"*, zawrócą z drogi przed samą maszyną, stawiając Cię w niemiłej sytuacji... *„kobieta zmienną jest"* — pamiętaj o tem i strzeż się kobiet przed samochodem, ta bowiem, jako istota nieobliczalna w ruchach, gotowa jest sprowadzić Cię z drogi cnoty automobilowej i spowodować... zamknięcie w... *hotelu pod Fuchsem"*, jak nazywają w gwarze szoferskiej areszt rezerwy P. P.

Tutaj mała dygresja. Jeżeli spotkasz piękną dziewczęką na swej drodze, błyśnij niezwłocznie latarniami kunsztu towarzyskiego, daj zlekka sygnał zachęcający i weź ją na spacer. Uważaj tylko, by Cię nie spotkała matka ślicznotki, bo *„szwejsowanie" zębów* pewne...

Każde skrzyżowanie, to zasadzka na Twą maszynę. Dlatego też wszelkiemi środkami staraj się przeniknąć, co za niebezpieczeństwo kryje się za rogiem domu. Często można zauważyć zagrażający nam samochód, ukryty jeszcze za skrzyżowaniem, w szybie wystawowej. Tak samo zachowanie się przechodzących osób może nam posłużyć, jako ostrzeżenie przed wyjeżdżającym z poprzecznej ul. samochodem. Jeżeli już sprawy nieostrożności zmusiły nas do zderzenia się, wybierajmy zderzenie jaknajłagodniejsze, zjechanie się bokami, by ocalić swą skórę i delikatne części maszyny, jak chłodnice i latarnie, poświecając już *„dla dobra sprawy"* skrzydła i stopień, które, gniotąc się, zamorytyzują uderzenie.

Skręty nie należą do manewrów łatwych. (Jedynie skręt z drogi cnoty jest łatwy). Pokazując nam, jak należy skręcać w lewo i w prawo, by nie zajeżdżać drogi innym i nie narażać się na pogardliwy epitet „z ust starszych kolegów.



Zachowanie się pieszych wskazuje, że z poprzecznej ulicy wyjeżdża pojazd.

Chodniki są miejscami świętemi dla kierowcy. Dlatego też nie wolno nam na nie wjeżdżać pod żadnym pozorem; o ile chcemy zawrócić, musimy dojechać do skrzyżowania, lub posterunkowego, a nigdy nie zawracać, cofając maszynę na środku jezdni wjeżdżając przytem w bramę domu. Jedynym wytłomaczeniem tak niecnego czynu byłaby chęć podążenia za piękną dziewoją, za którą goń kochany kierowco nawet po chodniku. *Jednak policja* niechce nigdy uznać takiej pobudki i i czyni nam nawet w tym wypadku zwykłe ułatwienie do obebrania prawa jazdy włącznie.

Nie patrz na dźwignię przy zmianie biegów, bo wytworzysz kompromitującą sytuację. Jeżeli chcesz się tyłem wycofać z niemiłej sytuacji, uważaj, byś nie najechał na stojącego za twą maszyną stróża, lub na inną szanowną osobę (teściową możesz).

Pamiętaj, że publiczność piesza ma zupełnie inną psychologję. Nie przeszkadzaj powracającemu z giełdy zamyślonemu *„starozakonnemu"*, gdyż ostry sygnał może wywołać



Nie wolno patrzeć na dźwignię przy zmianie biegów.



Zamyślonemu nie dawać sygnału.



Gdy parze zakochanych dasz sygnał,—

palpitacje serca. Również miej względy dla zakochanych, którzy zwykle najmniejszą uwagę poświęcają jezdni.

Taka już jest natura ludzka: jeżeli pieszy może przejść spokojnie i bezpiecznie przez jezdnię na skrzyżowaniu ulic, to nigdy tam nie przejdzie, a właśnie będzie szukał *wyrafinowanej śmierci* pod samochodem. Jednak Ty, drogi Czytelniku, wiesz już o tem i zastosujesz odrazu środki zaradcze, z których najlepiej działa następujący: należy zatrzymać maszynę i wytłomaczyć klnącemu dosadnie przechodniowi, że szkoda, iż nie wpadł pod samochód, gdyż, jak wpadnie, to jednego nieuważnego głuptasa mniej będzie na świecie...

No dość na dzisiaj. Przeczytaj to, kochany Nowicjuszu jeszcze raz uważnie i oczekuj w następnym numerze Autolotu — dalszego ciągu.

*W. R.*



jedno ciągnie w lewo, drugie w prawo...

# General Motors w Polsce.

Dzień 20 września, był nielada uroczystym dniem dla rozwoju polskiego automobilizmu. W dniu tym odbyło się poświęcenie pierwszej fabryki montażowej samochodów „General Motors" w Polsce.

Umiejętnie przeprowadzona akcja powiadomienia szerokiego ogółu o poświęceniu tej, tak niezmiernie ważnej placówki—zgrupowała w ub. czwartek szereg osób ze świata przemysłowego, handlowego, dyplomatycznego, jak również przedstawicieli prasy, która licznie w dniu tym była reprezentowana.

O godzinie 9.15 ze wszystkich punktów miasta dziesiątki taksówek marki *„Chevrolet"*, udekorowane chorągiewkami z napisem *„General Motors w Polsce"*, zaczęły zabierać zaproszonych gości, a o godz. 9.50 cała karawana nowoczesnych rumaków stanęła w punkcie zbornym t. j. na Placu Teatralnym, ażeby podążyć po chwili na miejsce uroczystości.

Oryginalnie i iście po amerykańsku wyglądały sznurem sunące ulicami Warszawy wozy.

Tysiące par ócz odprowadzały ten niesamowity pochód i z tysięcy ust padały zapytania o znaczeniu tego pochodu, a marka samochodu *„Chevrolet"* powtarzana była najczęściej.

Punktualnie o godzinie 10.25 odbyła się msza, a po niej poświęcenie i zwiedzanie fa-



Dziesiątki taksówek „Chevrolet", zaroiło się przed gmachem kina „Colosseum", przywożąc gości na pokaz filmowy. (fot. „Radjotyp").



Około 200 osób przybyło również na śniadanie do hotelu „Polonia". (fot. „Radjotyp").

bryki, poprzedzone przemówieniem — powitaniem, p. *W. Pawłowskiego*, Naczelnego Dyrektora fabyki.

Zwiedzanie fabryki według z góry ułożonego planu i pod kierownictwem miłych i wymownych przewodników, umożliwiło licznie zebranym gościom dokładnie zapoznać się ze wszystkiemi etapami montażu *„Chevroleta"*, od momentu wyładowywania i rozpakowywania przywiezionych koleją (na własną bocznicę kolejową) części, do chwili wyjścia gotowego wozu i do ostatnich prób włącznie.

Widziało się pracę naszych polskich robotników, którzy pod kierownictwem doświadczonych inżynierów doszli do maximum oszczędności czasu tak, że każde poruszenie w chwili pracy to matematycznie wprost obliczony ruch —czyn, przy poszczególnej cząstce podwozia lub karoserji.

Po wyjściu z hal tej wielkiej fabryki—montarzowni, nie było osoby, która-by nie była olśniona dziełem genjuszu ludzkiego, dziełem potężnym *„General Motors Company"*—największej i najpotężniejszej kampanji amerykańskiej, a lwia część uznania—za to co widziało się na Wolskiej, to zasługa tego wielkiego Polaka z Ameryki p. W. Pawłowskiego, który zasób swej wiedzy i doświadczenia na ziemi Ojczystej okazał.

Aktem trzecim uroczystości, był pokaz filmowy w „Colosseum", dokąd wszystkich przewieziono oczekującemi nadal „Chevroletami". I po chwili znów wszyscy znaleźli się w kalejdoskopie wrażeń—produkcji samochodów „General Motors Co.", a filmy jak: *„Zwycięstwo człowieka nad czasem"*, *„Naokoło świata z General Motors"* i *„Tereny doświadczalne General Motors"*, wykazały sieć pajęczą na całej kuli ziemskiej—fabryk, montarzowni, zastępstw i etc. potężnego „General".

A teraz akt czwarty i ostatni — to był odjazd do „Polonji", na śniadanie, gdzie wszyscy uczestnicy przebyli od g. 1.30 do godz. 17 w atmosferze miłej gościnności przemiłych gospodarzy, gdzie wygłoszono szereg sympatycznych nie nużących mów, a po wypoczęciu i posileniu rozjechano się pod wrażeniem i przekonaniem — n a r e s z c i e mamy prawdziwy rozwój automobilizmu, n a r e s z c i e, będziemy jechać na polskich drogach—polskiemi samochodami zmontowanymi przez polskie ręce, jak również od dziś będziemy ich mieli 30 do 40 dziennie więcej.

## Montażowa fabryka Chevroletów w Polsce.

Olbrzymi amerykański koncern samochodowy „General Motors Corporation" (o którym piszemy w innem miejscu) nie idzie w swej akcji eksportowej po linji stuprocentowego eksportu, lecz po linji współpracy z poszczególnymi krajami. Koncern ten postawił sobie zasadę, że w wozach jego przeznaczonych na eksport winien znajdować się możliwie duży procent materjałów oraz pracy danego kraju. By cel ten osiągnąć, General Motors otwiera w poszczególnych krajach swe fabryki montażowe, gdzie z części importowanych montowane są całe wozy przy użyciu pewnych materjałów lokalnych oraz pracy rąk robotników lokalnych.

Fabryk takich General Motors posiada na całym świecie 21. Fabryka *w Polsce jest 22-ga z kolei.* Została ona otwarta w lipcu r. b. i rozpoczęła swą działalność narazie od montowania Chevroletów osobowych i ciężarowych. W miarę jednak rozwoju zamierza budować również wozy i innych marek.

Chevrolet został wybrany na początek głównie z tych względów, że jest to *najbardziej odpowiedni wóz w polskich warunkach* komunikacyjnych. Gdyż, jak świadczą nam o tem statystyczne dane, Chevrolet zajmuje pierwsze miejsce w Polsce wśród wozów innych marek.

Do czasu otwarcia fabryki General Motors w Polsce Chevrolety były sprowadzane z zagranicy, głównie z Danji, gdzie General Motors również posiada fabrykę montażową. Obecnie Chevrolety montowane są w Polsce, wobec czego znika potrzeba importowania ich. Montowane są one z części składowych, sprowadzanych z Ameryki, przy użyciu pewnych materjałów polskich, jak skóra, plusz, szkło, płótno, włosie, gwoździe, nity, śruby, żelazo, stal, części lamp, klej, węgiel, etc. Części te sprowadzane są wprost do składu wolnocłowego przy fabryce, znajdującego się pod kontrolą polskich urzędników celnych.

Wszystkie narzędzia i maszyny niezbędne przy montowaniu samochodów pochodzą z krajowych fabryk polskich. *90 proc. pracowników* General Motors w Polsce, tak w biurach jak i w fabryce, stanowią Polacy. Na stanowiskach wymagających specjalnego wykształcenia znajdują się cudzoziemcy. lecz tylko chwilowo, t. j. do czasu wyszkolenia odpowiedniego zastępu fachowców polskich. *Gwarancją*, że firma korzystać będzie z rąk polskich, *jest* osoba Naczelnego Dyrektora, *p. W. L. Pawłowskiego*, który jako Polak i jako doświadczony handlowiec i świetny organizator doskonale zdaje sobie sprawę z konieczności korzystania w Polsce z polskiej pracy.

Montowane w ten sposób Chevrolety osobowe i ciężarowe, po dokonaniu odpowiedniej inspekcji, wysyłane są według zamówień poszczególnym zastępcom General Motors, którzy bardzo chętnie udzielają każdemu wszelkich informacji. Organizacja zastępstw pokrywa już dzisiaj dość gęsto całą Polskę oraz terytorjum wol. miasta Gdańska. Nowe zastępstwa tworzone są w dalszym ciągu. W całej Polsce organizowane są t. zw. stacje obsługi, w celu ułatwienia wszystkim właścicielom Chevroletów nabycia oryginalnych części zamiennych General Motors, oraz umożliwienia im solidnej naprawy wozu, gdy tego zajdzie potrzeba.

# Wklęsłe lusterko:

## ICH DWOJE

*Bardzo się ludzie dziwili, ale w rezultacie... wszystko jest przecież możliwie...*

*— No wie pan, nigdy bym nie pomyślał.*
*— Właśnie, i ona taka drobna, raczej szczupła...*
*— Ale trzeba przyznać, że pierwszej klasy!*
*— No niewątpliwie, ale on przecież zupełnie inaczej zbudowany. Potężny silny, o wiele mocniejszy.*
*— Da ona mu rady, da. Takie to zwrotne, bystre*
*— No i bardzo elegancka.*
*— Jemu też nic nie brakuje*
*— No tak, wspaniały on jest, niema co mówić ale przyzna pan, że nic a nic do niej nie podobny.*
*— No tak, brat i siostra....*

*Zaintrygowany tą rozmową, posłyszaną w klubie, już miałem się zwrócić do znanych mi zdaleka rozmawiających, gdy nagle w ich rozmowie zaszedł nieoczekiwany zwrot...*

*— Pan ma jedno, a ja drugie! — Wie pan co! dajmy sobie rękę i chodźmy do bufetu na „bruderschaft".*

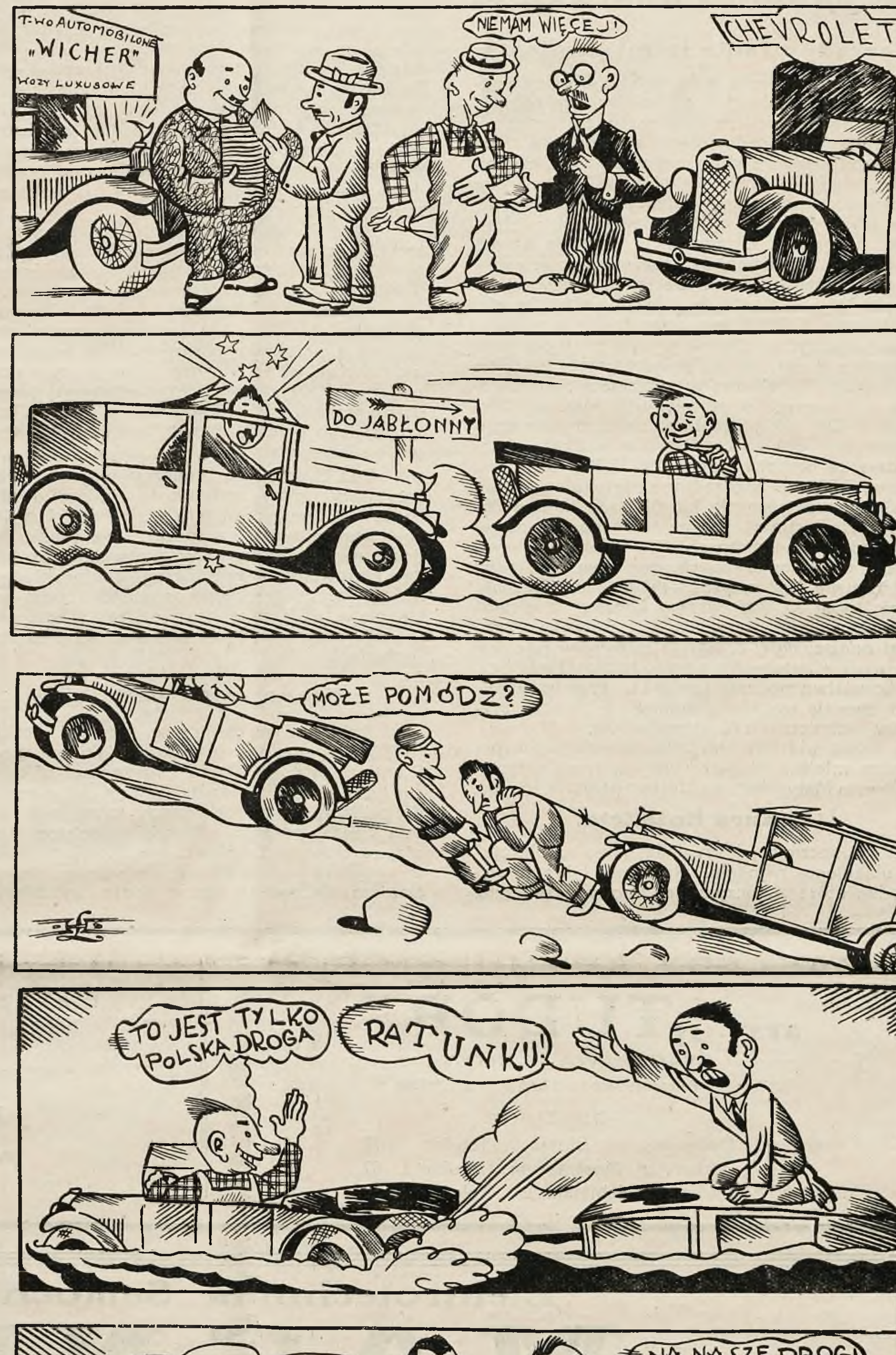
*Zdziwiony tym powiedzeniem poszedłem za nimi i widziałem, jak po tęgim kielichu koniaku padli sobie w ramiona i uściskali się serdecznie.*

*Jeden ma ją, a drugi jego" — myślałem zdumiony—„Cóż to za dziwne rodzeństwo....?"*
*Ale w godzinę później, gdy opuszczając lokal klubu, znalazłem się przypadkowo wraz z obydwoma panami przed bramą — sprawa wyjaśniła się: po jednego podjechała piękna Chevroleta, drugi skinął ręką na potężnego Buick'a i ieszcze ruszając któryś z nich krzyknął:*

*— I to są dzieci jednego ojca: GENERAL MOTORS! No — no. Dzielny to musi być mąż, a i one zaszczyt mu przynoszą.*

*Tess.*

## BEZ KOMENTAŻY...



# Wypadki i zdarzenia.

### Porządkowanie stajni Augjasza.

Bolączki ruchu kołowego na drogach podmiejskich wielokrotnie już były w tem miejscu przez nas omawiane. Między innemi poruszaliśmy sprawę niedostatecznie zorganizowanej kontroli jazdy ze strony miarodajnych czynników, niedbałą jazdę autobusów oraz plagę chłopskich pojazdów, jeżdżących jak Bóg da, po jakiej stronie przyjdzie fantazja a najchętniej na przełaj. Z satysfakcją obecnie dowiadujemy się o postępach, poczynionych w ostatnich czasach przez specjalnie uruchomiony przez woj. warszawskie oddział policji ruchu kołowego. Oddział ten, uposażony w motocykle i rowery, codziennie wysyła na drogi podmiejskie 2 patrole, a przedtargowe zaś dnie patrolując dodatkowo w godzinach wieczorowych i nocnych w promieniu 35 klm. od Warszawy. Oto jak przedstawia się plon jego działalności:—od 1 czerwca do 1 b. m. ukarano doraźnie za pomocą mandatów 1.200 osób na sumę 5.503 zł. Sporządzono protokułów na odmawiających płacenia kar 530. Odebrano dowodów rejestracyjnych na samochody z powodu braków technicznych 81. Odebrano praw jazdy nieprolongowanych, oraz *tym szoferom, którzy nie byli upoważnieni do prowadzenia autobusów 15. Zatrzymano koncesji z powodu nieważności kursowania autobusów w danej miejscowości 8. Zdjęto numerów* rejestracyjnych z autobusów z powodu zagrażania bezpieczeństwu podczas jazdy 11. *Przedstawiono na komisję* woj. samochodową z powodu braków technicznych 76 samochodów.

Jak widzimy autobusy zajmują wcale pokaźne miejsce. Bodajże one są tym przysłowiowym Matyskiem, na którego przyszła kreska.

### Ponura kolekcja.

Zobaczmy, jak wygląda nasza „kolekcja" z ubiegłego tygodnia. Notujemy tylko te wypadki, które skończyły się tragiczną śmiercią, lub kalectwem jadących. Na pierwszy plan— wstrząsająca katastrofa autobusowa za Wierzbnem na szosie Puławskiej. Dn. 18 b. m. autobus, chcąc wyminąć furmankę, skręcił tak fatalnie, że wjechał do rowu a potem na pole, gdzie z impetem wywrócił się. *Ofiarami 4 osoby, ciężko ranne.* Przy badaniu okazało się, że sprawcą katastrofy był pomocnik szofera, niejaki Dąbrowski, wydalony uprzednio ze służby za kradzież opon. Bez zezwolenia szofera, a jak niektórzy twierdzą na złość szoferowi, wsiadł do autobusu. zebrał pasażerów i wyruszył w drogę. Po wypadku zbiegł.

Przy zbiegu ulic Rozbrat i Książęcej motocykl pocztowy zderzył się z taksówką. Motocykl przewrócił się, zaś jego szofer doznał dotkliwego szwanku stawu barkowego i uda.

Na szosie swarzęckiej w pobliżu Antonina samochód idący w kierunku Poznania zderzył się z parokonnym wozem. Wóz jechał po niewłaściwej stronie szosy i mimo sygnałów nie usunął się z drogi. *Przy zderzeniu dyszel wozu przebił szyję pasażerowi w aucie.* Ciężko rannego przewieziono do lecznicy miejskiej, gdzie niebawem zmarł.

Pod Bydgoszczą tragiczny wypadek motocyklowy, który spowodował śmierć dwuch osób. 19 letni uczeń gim. Fajtanowski wyjechał wraz z matką na spacer. Na szosie, jadąc z nadmierną szybkością, stracił panowanie nad kierownicą, wskutek czego motocykl wywrócił się. Matka Fajtanowskiego rozbiła sobie głowę o drzewo, syn roztrzaskał czaszkę o przydrożne kamienie. *Śmierć nastąpiła natychmiast.*

### Kierownice pękają.

Swego czasu cała prasa, a w tej liczbie AUTOLOT, doniosła o wypadku jakiemu uległ Premjer prof. Bartel z powodu pęknięcia kierownicy. W krótkim przeciągu czasu donosiliśmy o trzech innych wypadkach na tem samem podłożu. Dawaliśmy do zrozumienia, że tylko szczegółowa laboratoryjna analiza mogłaby usprawiedliwić daną firmę—defekt bowiem kierownicy to w wielu wypadkach śmierć. Dowiedzieliśmy się też z dużą satysfakcją, że jedna z tych spraw została rzeczywiście *skierowana na drogę właściwego badania i...* I cicho już o tem. O wynikach nic nie wiemy. Czy były dla firmy dodatnie? Pogratulowalibyśmy chętnie. Obecnie alarmujemy raz jeszcze: pod Lwowem na szosie stryjskiej z powodu pęknięcia kierownicy samochód, którym jechał syn wojewody tarnopolskiego z przyjacielem i znajomą, spadł do rowu, grzebiąc pod sobą jadących. Jedna osoba odniosła śmiertelne rany, druga osoba oraz szofer—złamanie rąk, syn wojewody lekko ranny.

# Sygnalizujemy...

że poczynając od Nr. 16 rozpoczynamy podawać w Autolocie wszystkie ważniejsze rozporządzenia, statystyki i zmiany dotyczące ruchu samochodowego, a uchwalone i wydane przez *Komisarjat Rządu i Ruch Uliczny* m. st. Warszawy.

Wszystkie dane będą czerpane bezpośrednio z wyżej wymienionych Urzędów i za wyrażoną już zgodą osób zwierzchnich.

### Omówienie redakcyjne.

W Nr. 14 tygodnika naszego na stronicy 4 szpalta pierwsza wszystkie wiersze znajdujące się pod kliszą z podobizną p. B. Wargina, aż do kliszy następnej — nie należą do artykułu p. W. Rychtera, a zostały przez nieuwagę włamane przez zecera i dopiero w drugiej połowie nakładu wyjęte. Zaznaczamy również, że zdania mylnie włemane należą do artykułu który został cofnięty, a zawierał wręcz odrębną treść od treści artykułu p. W. Rychtera.

Red.

### Wyjaśnienie.

W związku z moim artykułem w № 14 Autolotu p. t. „Jak zorganizowano i rozegrano wyścigi w Grudziądzu" wyjaśniam, iż artykuł ten nie ma na celu podawania w wątpliwość orzeczeń Komisarzy sportowych, a jedynie bezstronną krytykę całej imprezy. Jeżeli w sprawach przyznawania Grad Prix i innych protesty do jury nie składałem, to dlatego, iż potrzebne informacje uzyskałem dopiero następnego dnia, t. j. już po terminie składania reklamacji. Artykuł powyższy napisałem zgodnie z opinją całego szeregu obserwatorów-sportowców, których nazwiskami w razie potrzeby służę.

W. Rychter.



CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 60 gr, za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 40 gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis.**

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję **3.50** zł. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ

**Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.**